

Paris V (75005)

Métro 14 : zéro conducteur mais déjà un milliard de voyageurs

Julien Duffé | 14 Oct. 2015, 13h52 | MAJ : 14 Oct. 2015, 13h52



Station Payrmaides (Ier). La ligne 14 a été mise en service en 1998. Elle transporte plus d'un demi-million d'usagers chaque jour.
(LP/Olivier Corsan.)

Les 550 000 voyageurs qui transitent chaque jour sur les métros automatiques de la ligne 14 ne les croisent jamais mais eux ne ratent rien de ce qui se passe entre Olympiades et Saint-Lazare. Au poste de commandes centralisées (PCC), véritable tour de contrôle de la ligne 14 qui fête ce jeudi ses 17 ans et son milliardième voyageur*, ils sont seulement quatre agents (parfois moins) pour piloter l'ensemble des rames qui circulent en simultané.

Discrètement installée au cœur de la station Bercy (XII^e), la salle, éclairée par une lumière tamisée et recouverte d'une étonnante moquette violette, est immense. Au centre, une imposante console en arc de cercle bardée de 17 écrans et presque autant de téléphones.

Ce lundi, c'est le superviseur principal d'exploitation Christophe Servat et son adjoint Antonio qui sont aux commandes. S'ils travaillent les mains libres, leurs yeux sont rivés sur le large écran de contrôle noir installé au fond de la salle. Sur la 14, les rames roulent toutes seules suivant un programme prédéfini en fonction du nombre de voyageurs et de l'heure. Le duo se concentre donc sur les imprévus. Et il y en a...

« C'est la vitrine de notre réseau »



Elisabeth Borne, PDG de la RATP (<http://actualites.leparisien.fr/ratp.html>). (AFP/Patrick Kovarik.)

Devenue en mai dernier PDG de la RATP, Elisabeth Borne détaille les ambitions de son entreprise en matière de métro (<http://actualites.leparisien.fr/metro.html>) automatique.

En quoi, la ligne 14 du métro est à part au sein du réseau RATP ?

ELISABETH BORNE. Parce qu'en 1998, lors de sa mise en service, la ligne 14 a été la première ligne de métro automatique à grande capacité ouverte dans le monde. Et depuis, grâce à la capacité d'innovation de la RATP, on n'a pas cessé d'améliorer ses performances. L'an dernier, l'intervalle entre deux trains en heure de pointe a été réduit à 85 secondes. Là aussi, c'est une première au monde. La ligne 14, c'est la vitrine de notre réseau et on souhaite que ça continue.

A terme, elle fera la jonction entre le métro historique et le futur supermétro ?

Oui, lorsqu'elle sera prolongée à Saint-Denis Pleyel puis à l'aéroport d'Orly (*NDLR : en 2024*), elle formera un axe nord sud qui sera la colonne vertébrale du Grand Paris (<http://actualites.leparisien.fr/paris.html>) Express. A cette date, la ligne, qui transporte 550 000 voyageurs quotidiens aujourd'hui, passera à un million par jour. Ce sera alors la plus importante de notre réseau.

Le métro automatique, c'est aussi un moyen pour la RATP de conquérir des marchés ?

Ce savoir-faire est né à Paris mais aujourd'hui on l'exporte partout dans le monde. Notre filiale RATP Dev exploite par exemple à São Paulo le premier métro automatique d'Amérique latine. On répond à des consultations à Ryad et Doha. On a aujourd'hui le leadership mondial en matière de métro automatique et on veut le garder.

Propos recueillis par J.D.

A 14 h 15, une agitation soudaine vient troubler le silence studieux. « Attention, des gamins jouent avec les boutons d'alerte à la station Gare de Lyon », alerte Christophe qui se définit lui-même comme le « chef des incidents ». Les agents en station sont aussitôt alertés. Un quart d'heure plus tôt, un voyageur en crise d'épilepsie s'est effondré dans un train à Saint-Emilion. « J'ai lancé un appel dans le train pour demander si quelqu'un était médecin dans l'attente des secours, raconte Christophe. Finalement, les voyageurs l'ont pris en charge. »

Pendant ces quelques minutes, tous les trains sont arrêtés en station. Car la hantise, c'est le « surincident » : un train bloqué dans un tunnel, des voyageurs qui sortent sur les voies... « Toute notre énergie est concentrée sur deux choses : la sécurité des voyageurs et la régularité du trafic », confie Mireille Majerczyk, directrice de la ligne 14.

Les rames sont surveillées depuis cette salle



(LP/J.D.)

Pour l'heure, Christophe paraît plutôt zen. Depuis sa console, il peut quasiment tout faire (y compris conduire à distance une rame en panne) et doit toujours s'assurer de pouvoir entrer en contact avec les voyageurs. « Si les haut-parleurs ne fonctionnent plus, on doit faire obligatoirement entrer un agent dans le train », note-t-il.

Mais pour le superviseur, le principal avantage de la 14, c'est de pouvoir « injecter » un train dans la boucle instantanément, en

fonction des besoins. C'est le cas ce lundi alors que la coupure du RER A entre Nanterre et La Défense est toujours en cours. « Je n'ai pas besoin d'appeler un conducteur comme sur une ligne classique, il suffit d'un clic, sourit-il. C'est un grand confort. »

**Toute la journée, des animations festives et artistiques sont proposées dans les 9 stations.*

La ligne 4 se prépare aussi à passer au tout automatique



(LP/Arnaud Journois.)

Après avoir réussi fin 2012 l'automatisation complète de la ligne 1 (Château de Vincennes-La Défense) sans interruption majeure du trafic, la RATP se prépare à réaliser le même chantier sur la ligne 4 du métro (Porte-de-Clignancourt - Mairie-de-Montrouge). « Ce sera une prouesse encore plus grande car on le fera en même temps que le prolongement au sud de la ligne vers Bagneux (Hauts-de-Seine) », note la PDG de la RATP Elisabeth Borne. Les premiers travaux débiteront dans les stations au premier semestre 2016. Et les premières rames sans conducteur sont attendues en 2019. Elles seront progressivement injectées jusqu'en 2021. Le principe de l'automatisation de la ligne 11 (Châtelet - Mairie-des-Lilas) a également été acté mais elle n'interviendra pas avant la deuxième prolongation à l'est de la ligne vers Noisy-Champs, soit au mieux en 2025.